

BORDEAUX AGORA 2010

Vendredi 7 mai

18h30 - Comment intégrer le nouveau pont Bacalan-Bastide dans la ville ancienne ? Comment les quartiers nouveaux se greffent-ils sur cette ville ancienne ? Comment contribuent-ils à une composition d'ensemble ?

Intervenants :

- **Michel MOGA**, président de l'ordre régional des architectes d'Aquitaine.
- **Paul ANDREU**, architecte, ingénieur.
- **Marc DESPORTES**, ingénieur, urbaniste et consultant.
- **Alain DENAT**, directeur délégué Sud-Ouest de VINCI Construction/France.
- **Djamel KLOUCHE**, architecte et urbaniste.
- **Nicolas MICHELIN**, architecte et urbaniste.

Animateur : Bertrand ESCOLIN, journaliste, *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*.

En présence de :

- **Alain JUPPE**, maire de Bordeaux.
- **Vincent FELTESSE**, maire de Blanquefort, président de la CUB.
- **Jean TOUZEAU**, maire de Lormont.

Rémi CAMBAU :

Merci à tous d'être présents pour ce troisième débat de la journée. Nous le disions encore tout à l'heure, le débat qui sert de fond aux discussions d'Agora, concerne les métropoles millionnaires. Bordeaux est une agglomération qui se fixe l'objectif de devenir une grande métropole. La ville souhaite reconquérir son centre et reconquérir les friches portuaires et industrielles présentes sur la rive droite. La ville de Bordeaux est un monument en soi. Nous nommons Bordeaux, « la ville de la pierre ». La ville de Bordeaux a été classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Comment concilier cette croissance importante, forte et ambitieuse - sans doute nécessaire pour ne pas dépérir - avec le respect des préceptes, des règles et des recommandations de l'Unesco ? Le débat est ouvert.

Pour commencer, nous prévoyons de vous projeter quelques images. Vous avez un grand écran, un autre par là. Voyez comment vous pouvez vous installer pour voir les projections. Tout de suite, en guise d'introduction, nous allons vous présenter la maquette virtuelle de Bordeaux. Cette maquette a été réalisée en trois dimensions. Nous allons faire un petit tour en avion, regardez, la projection commence...

[Projection de la maquette]

Bertrand ESCOLIN :

Merci la régie, merci Rémi pour cette présentation. Avant toute chose, bienvenue à cette quatrième édition d'Agora. Vous êtes déjà plus nombreux que les heures passées. Dans un contexte mondial tendu, beaucoup d'observateurs perçoivent un contraste assez inattendu au sein des villes. D'un côté, l'anxiété est générale. Elle est perçue dans les pays et par la population française. De l'autre côté, le plaisir de vivre dans les villes est une réalité. Nous aimons en parler, d'où votre présence. Je prends un exemple. Un récent sondage a montré que plus de 90 % des Bordelais étaient heureux de vivre dans leur ville. Quelle place une ville comme Bordeaux détient-elle parmi les métropoles millionnaires ? Si vous avez vu l'exposition qui se trouve à l'étage, vous voyez bien que ces métropoles sont toutes, très diverses et très riches. Vous présenter les grandes métropoles est l'enjeu de nos débats et de l'exposition. Nos discussions se dérouleront pendant trois jours. Pour l'heure, nous allons centrer notre regard sur la ville de Bordeaux qui se recompose. La ville recompose ses quartiers autour d'un nouveau pont dont la construction vient de démarrer à quelques encablures entre Bacalan et Bastide. Il faudrait bien sûr rappeler les dix années de débat et les nombreuses hypothèses de travail. La nature du franchissement - tunnel au pont fixe - a été discutée. Des voix se sont élevées pour s'indigner. Nous aurions dû creuser sous la Garonne, nous aurions dû poser le pont ailleurs parce qu'il va défigurer les quais ou parce qu'il ne trouvera pas sa place dans le contexte urbain. Ces voix ont parfois trouvé un écho auprès de l'Unesco. Le Centre du patrimoine mondial s'est ému de la construction de ce pont qui pouvait rompre une harmonie des quais tandis que l'Unesco les avait justement lui-même classés au patrimoine mondial. Plusieurs réponses ont été apportées à ces interrogations. Des

missions d'études pour déterminer l'impact du pont et présidées par l'architecte Paul ANDREU que je salue, se sont succédées. Le rapport de Marc DESPORTES qui est ingénieur et urbaniste, visait à formuler des préconisations pour que le pont ne détruise pas le bien classé au patrimoine mondial. Nous n'allons pas refaire le débat sur l'opportunité du pont puisque le pont va exister. Le chantier a débuté. Les autorités locales, la CUB, la communauté urbaine et la ville ont voté le projet à quasi unanimité. Nous n'éluderons pas les sujets sensibles. Le nouveau pont Bacalan-Bastide porte-t-il atteinte au paysage de la ville ancienne ? Comment ces quartiers nouveaux vont-ils émerger ? Comment le pont peut-il contribuer avec les nouveaux quartiers à une composition d'ensemble ? Le pont va-t-il créer un nouveau lien entre les rives ?

Pour en débattre, nous avons un panel de choix. Je vais commencer par Michel MOGA qui est président de l'ordre des architectes. Beaucoup d'entre vous le connaissent. A sa gauche, Paul ANDREU déjà cité, est architecte et ingénieur de renommée internationale. Nous lui devons, vous le savez tous, l'Opéra de Pékin. Marc DESPORTES qui est en face de moi, porte des lunettes. Ingénieur et urbaniste, vous avez été consulté par la ville et la communauté pour élaborer un rapport dont vous nous tracerez les grandes lignes. Comment s'adapter aux préconisations de l'Unesco ? Alain DENAT, représente l'entreprise. Vous êtes le grand directeur, le patron local de Vinci et vous menez la construction de ce pont avec GTM Bâtiment. Nous avons Djamel KLOUCHE qui est le commissaire général de cette nouvelle édition d'Agora et à sa droite, l'ancien commissaire Nicolas MICHELIN. Vous êtes tous les deux impliqués dans la construction des nouveaux quartiers. Sur la rive gauche, Nicolas MICHELIN, vous le savez tous puisque vous suivez l'actualité, travaille sur le Bassin à Flot. Vous allez exercer votre rôle d'urbaniste. Vous avez présenté au conseil municipal et au conseil communautaire, votre travail. Nous verrons quelques images. Vous nous expliquerez la teneur de votre projet. Djamel KLOUCHE travaille de l'autre côté du pont avec Mark LEVINE et beaucoup d'autres urbanistes et architectes. Le secteur est très vaste. Djamel KLOUCHE, vous travaillez directement au débouché du pont, sur un secteur encore en devenir.

Je voulais passer la parole à Paul ANDREU qui a présidé, il y a plus d'un an, une mission d'analyse. Pourquoi ce pont ? Pourquoi ici ? Pourquoi maintenant ? Comment peut-on atteindre une taille de métropole sans se défigurer ? La première question que je vais vous poser : vous dites que toute la ville est dans le paysage du fleuve. Le pont ne portera-t-il pas atteinte à ce paysage du fleuve qui est la marque de Bordeaux ?

Paul ANDREU :

Oui, je voudrais reprendre la situation en deux mots. Nous avons organisé une réunion regroupant une douzaine de personnes pour débattre des décisions qui avaient été prises sur la base d'un certain nombre d'études très sérieuses. Des études étaient connues, d'autres pas connues. Un certain nombre de gens n'étaient pas convaincus de la pertinence des décisions qui avaient été prises. Nous devions les expliquer. Les douze ou treize personnes convoquées n'étaient jusqu'alors pas intervenues dans le dossier. Ces personnes ont tenté de comprendre les décisions pour être en mesure de les expliquer. J'ai présidé ces réunions. Je suis un enfant du pays bien que je sois parti de la région pendant vingt ans. Mon rapport affectif avec la ville est une force ou une faiblesse. Je ne sais pas. J'ai accepté la mission qui m'a été confiée d'autant plus volontiers que Bordeaux n'était plus celle que j'avais connue. J'ai retrouvé les

traits de la ville ancienne mais la ville était comme régénérée, comme refaite. Les quais n'étaient plus cette espèce de choses noires. Le quartier Saint Michel n'était plus un endroit où il était recommandé de ne pas aller, les bâtiments étaient rénovés et rafraîchis. Je connaissais la ville mais je la découvrais à nouveau. Elle était infiniment plus belle que celle dans laquelle j'avais vécu. Le groupe a essayé de réfléchir et la première chose sur laquelle tout le monde s'est rallié, était qu'il ne fallait pas perdre ce formidable patrimoine. Bordeaux s'est transformée, l'Unesco l'a classée.

Il est toujours fantastiquement important d'être sous le regard des autres. Nous ne progressons que sous le regard des autres. Nous progressons par un effort intérieur mais les étapes de la croissance sont toujours constatées par les autres (pour les enfants comme pour les villes). Nous ne voulions pas mettre la ville en péril. Nous ne devons pas revenir dans des schémas de circulation abominables, avec des quais remplis de voitures. Nous ne devons pas retrouver cette espèce de capharnaüm mal odorant. Il fallait un nouveau schéma de circulation, répartir la circulation au lieu de la concentrer en un endroit. Il fallait des traversées. Une traversée à Bacalan. Fallait-il un pont ou tunnel ? Pour des tas de raisons techniques, le pont est la meilleure solution. Je ne vais pas revenir sur ces précisions. Fallait-il ou non un pont levant ? La question est purement politique. Faut-il des bateaux devant les Quinconces ? Faut-il des bateaux devant la Bourse ? Oui - non... Nous sommes finalement dans un débat très sentimental et identitaire. Le choix s'est arrêté sur le pont levant. A partir de ce moment, nous nous sommes demandé si ce pont levant détruisait quelque chose. Est-il acceptable ? Il est à côté du pont suspendu. Détruit-il les choses ? Faut-il le dessiner de cette façon ? Faut-il le dessiner autrement ? Nous avons fait toute une série de recommandations. Au final, le groupe que j'ai présidé, a conclu que cet ouvrage était nécessaire. Nous devons simplement le regarder avec infiniment d'attention. Il ne devrait pas détruire l'ensemble du paysage. Contrairement à d'autres villes, Bordeaux a un paysage. Il faut sortir de Bordeaux pour découvrir les vignes ou la forêt. Le paysage de Bordeaux est cet horizontal de l'eau avec d'un côté de la pierre et de l'autre côté, de la végétation.

Bertrand ESCOLIN :

A l'exception de la partie haute... Sur la rive droite, nous voyons des éléments de grande hauteur. Je pense aux entrepôts, aux silos, à la *Soferti*. Nous retrouvons les traces de l'activité industrielle. Ces marques vont-elles se transformer ? Vont-elles être intégrées ? L'échelle de certains bâtiments est un petit peu disproportionnée.

Paul ANDREU :

Oui, mais...

Bertrand ESCOLIN :

Vous étiez opposé aux tours à Paris, par exemple. Je crois que vous aimez bien cette horizontalité, cette rupture du fleuve...

Paul ANDREU :

L'horizontalité est la chose que nous ne pouvons jamais battre contrairement aux verticalités. Woody ALLEN explique que « les records sont faits pour être battus ». Il le dit d'ailleurs, dans des conditions difficiles. Bon, regardez ce qui se passe à Shanghai qui est à bien des égards, similaire à Bordeaux. Nous retrouvons un grand fleuve, un port construit historiquement et des tours. Les tours de Shanghai se détruisent les unes, les autres. Il en existait une belle. Une tour a été construite à côté. Elle détruit aujourd'hui la première. Une troisième va être érigée. Elle détruira les deux autres. Le tour est joué. Les grands bâtiments horizontaux ne se détruisent jamais. Cela interdit-il qu'à tout jamais nous construisions une tour à Bordeaux ? Notons que les clochers présents un peu partout sont des verticales. Interdisent-ils les tours ? Sans doute pas mais elles seraient gênantes. Je pense que les anathèmes sont toujours extrêmement difficiles. Il n'existe que des cas et des situations. Je ne vois pas pourquoi nous ferions une tour de 700 mètres en face des Quinconces. Cette idée ne serait pas raisonnable et personne n'y pense vraiment. Dans cette partie de Bacalan, il existe déjà des piles et il en existera d'autres. Il existe des silos et un certain nombre d'éléments. Je crois que nous jugeons un arbre par ses fruits. Notre groupe est convaincu que le pont va permettre un développement harmonieux autour de Bacalan et de l'autre côté de la rive. Le pont va permettre d'éviter le retour d'une circulation épouvantable. Maintenant, prouvons-le ! Voyons comment nous pouvons améliorer nos recommandations.

Bertrand ESCOLIN :

Du point de vue visuel, le pont est une synthèse. Il existe quelques éléments verticaux comme les piles mais parlons de ce grand tablier horizontal qui va traverser le fleuve. Pour vous, la réponse est-elle une synthèse entre deux éléments (verticaux et horizontaux) ? Le lien qui sera créé entre les deux rives, est-il indispensable ? Le pont est-il indispensable à cet endroit ? Des gens ont proposé de le construire au niveau des Quinconces. Vous avez répondu que nous ne pourrions plus faire venir les bateaux ou du moins, que ces derniers ne pourraient plus faire demi-tour. Pourquoi ?

Paul ANDREU :

Nous aurions pu construire un pont devant les Quinconces mais de mon point de vue, la construction aurait été beaucoup plus délicate. Non, je trouve que la structure de la circulation justifie ce passage. Le tracé des boulevards arrivent sur le fleuve. Il paraît assez naturel qu'il ne s'interrompt pas. Pour tout vous dire, lorsque nous chahutions mon père, il nous organisait des expéditions punitives le dimanche. Nous remontions la rue Saint Genès, le boulevard et ensuite, nous marchions le plus loin possible. Nous arrivions jusqu'à la campagne. Nous n'étions pas calmés pour autant ce qui prouve que les expéditions punitives ne servent à rien mais heureusement que le pont n'existait pas à l'époque autrement la marche aurait été

beaucoup plus longue. Il est naturel que le boulevard continue. Que voulez-vous que je vous dise ? Ce choix me paraît aller dans le bon sens.

Bertrand ESCOLIN :

Le prolongement naturel des boulevards...

Paul ANDREU :

Oui.

Bertrand ESCOLIN :

Des boulevards historiques. Merci Paul ANDREU. Marc DESPORTES, vous avez rédigé le rapport sur l'état de la conservation du Port de la Lune, demandé par le Comité du patrimoine mondial. Je rappelle qu'il s'agit d'une entité au sein de l'Unesco qui supervise ce patrimoine au niveau mondial. Vous détaillez des dispositifs, des préconisations, les points sur lesquels il faut travailler pour garantir la conservation du site. Le site tel que le nomme l'Unesco est le Port de la Lune. Pouvez-vous nous préciser le travail que vous avez effectué ?

Marc DESPORTES :

Tout d'abord, je voudrais revenir un petit peu sur la démarche de l'Unesco, le Comité du patrimoine mondial. Suite à l'émotion suscitée par le débat sur le pont, une mission avait été organisée par le Comité du patrimoine mondial de l'Unesco-Icomos en janvier 2009. A cette époque, l'atelier présidé par Paul ANDREU s'est réuni pour réfléchir sur l'ouvrage. A la suite de tous ces débats et de toutes ces études, un rapport a été fait. Le Comité du patrimoine mondial s'est réuni à nouveau, en juillet 2009. Il a souhaité qu'une étude fasse le point de la situation. Faire le point consistait en réalité, à s'interroger sur l'état du bien soit sur l'état du Port de la Lune classé au patrimoine mondial. Il fallait faire le bilan de toutes les études qui avaient été faites pour diminuer l'impact du pont. Enfin, le troisième sujet était de réfléchir aux conséquences des aménagements sur la navigation autour du Port de la Lune. Il fallait aussi évaluer l'impact visuel des grands navires. Nous avons essayé de faire un état des lieux et je voudrais surtout parler de la conservation du bien qui est le point essentiel...

Bertrand ESCOLIN :

Pour l'Unesco, la conservation du bien était le point sensible. L'Unesco voulait garder une sorte d'harmonie, une sorte d'entité.

Marc DESPORTES :

Voilà, dans une démarche patrimoniale, la première des priorités est de conserver, de préserver contre la démolition, de protéger et ensuite de gérer. Il s'agit de la démarche traditionnelle, pour la conservation du patrimoine. Je crois qu'il est intéressant de revenir sur le dispositif mis en place par la ville de Bordeaux parce qu'il est assez instructif. En 2007, la ville de Bordeaux avait pétitionné souhaitant s'inscrire au patrimoine mondial. La ville avait dû établir un plan de gestion s'appuyant sur différents documents d'urbanisme : le plan local d'urbanisme, le projet urbain, le plan de sauvegarde et de préservation du secteur sauvegardé... donc tout un ensemble de documents assez cohérents. Ce plan de gestion avait été complété par un plan d'action comprenant environ une trentaine d'actions comme accroître la connaissance sur le patrimoine - la connaissance historique de la ville par exemple - ou favoriser l'accueil du public, sensibiliser la population aux espaces verts et au développement durable. Voilà ce qui avait été mis en place par la ville de Bordeaux. En 2009 quand la mission Unesco-Icomos est venue, le dispositif avait été visiblement renforcé par l'atelier présidé par Paul ANDREU qui a proposé des réflexions au sujet du pont. Un Comité Local UNESCO Bordeaux et le Club réunissant plusieurs experts, ont été mis en place. Je crois qu'il est intéressant de s'attarder un instant sur ...

Bertrand ESCOLIN :

Vous avez cité Icomos. Rappelons qu'il s'agit d'un club formé d'experts travaillant auprès de l'Unesco.

Marc DESPORTES :

Voilà,

Bertrand ESCOLIN :

Ces personnes ne sont pas des employés de l'Unesco mais des experts indépendants qui travaillent au niveau international pour l'Unesco.

Marc DESPORTES :

Tout à fait. Quand au Club, au Comité local Unesco Bordeaux, ils réunissent des experts indépendants, des architectes, des urbanistes qui travaillent pour Bordeaux. Ils s'interrogent sur tout ce qui pourrait interférer avec le bien, avec ce que l'on appelle sa valeur universelle exceptionnelle. Cet organisme indépendant regarde tous les aspects, toutes les questions de démolition, tous les projets intervenant dans le périmètre du bien ou tous les problèmes

d'aménagement etc. Au sein de cette entité, tous les sujets sont débattus. Il faut bien comprendre que la question du patrimoine est de nature politique. On doit pouvoir débattre, échanger des arguments sans quoi il n'existe pas de véritable politique du patrimoine. En effet, soit nous nous conduisons comme des barbares, soit nous préférons la conciliation. Le Comité du patrimoine mondial est très attaché à ce que les centres anciens puissent vivre et devenir le support d'un mode de vie. Il faut débattre de la question de l'insertion de l'architecture moderne dans les paysages urbains historiques, de la question du confort de vie et de la revitalisation des centres urbains anciens. Le Club débat de façon très dialectique. Ensuite, la ville de Bordeaux et la communauté urbaine, prennent acte des décisions et des avis du Club. Cet aspect de la gestion du patrimoine du centre urbain est remarquable. Il faut savoir que Bordeaux est le plus grand site urbain placé au patrimoine mondial. Au sein du périmètre classé, il existe de vastes friches industrielles. Le centre classé au patrimoine mondial contient des friches industrielles datant des années 1990. Il peut paraître un peu paradoxal de classer un espace en devenir puisqu'il sera forcément modifié. Bordeaux et la communauté urbaine devront relever le défi. La ville doit revitaliser, maintenir l'attractivité du centre ancien et en même temps, créer une ville contemporaine qui respecte les objectifs du développement durable sur toutes les friches. Cela débouche sur les projets urbains et juste pour terminer, les friches industrielles ont une dimension patrimoniale parce que ...

Bertrand ESCOLIN :

Nous y reviendrons avec les Bassins à Flot et le secteur qui se localise de l'autre côté du pont. Les friches sont aussi des éléments du patrimoine. Le patrimoine ne comprend pas que le bâti du XVIIIème siècle. Pour en revenir au sujet, vous aviez à analyser le bien en tant que tel mais aussi l'impact du pont. Que pouvons-nous faire pour se rapprocher des *desiderata* de l'Unesco ? Quelles sont les recommandations ? Qu'explique votre rapport ? Le public n'est pas forcément informé de tous les détails.

Marc DESPORTES :

Très rapidement, il faut préciser que pour apprécier un impact, il faut déterminer des critères. De très nombreuses enquêtes publiques ont été menées en France et dans tous les cas, des critères particuliers sont spécifiés. Par exemple, si la loi sur l'eau est impactée ou si l'environnement humain est impacté par la question des transports, les critères sont à préciser. Quels sont les critères ? Ils sont divers. Bordeaux a été classé sur deux titres :

- un grand centre témoignant des échanges de plus de 2000 ans ;
- un patrimoine architectural urbain exceptionnel.

Icomos a détaillé tous les attributs concernant cette valeur universelle exceptionnelle. Parmi ces attributs, nous pouvons citer l'idée stylistique qui ne doit pas avoir subi de rupture jusqu'à la période classique et néo classique. Il s'agit d'un critère d'un attribut du bien. Puis, nous avons inclut que le pont a principalement trois influences positives sur ces attributs.

Premièrement, il contribue au maintien du caractère maritime du port qui relève de la mémoire collective. Je crois que tous les Bordelais qui se sont exprimés en 1998 lors des enquêtes publiques ont souligné l'importance du caractère maritime et de la circulation dans le Port de la Lune.

Deuxièmement, comme l'a rappelé Paul ANDREU, le port contribue à structurer la circulation en dégagant le centre ancien et en dégagant les quais.

Troisièmement, comme Paul ANDREU l'a aussi rappelé, il contribue au développement de la ville puisqu'il boucle la structure des boulevards et favorise une extension en anneau telle que l'a connue la ville depuis les temps gallo romains. De ce point de vue, il a impact positif.

Les impacts que nous pourrions qualifier de négatifs, sont de deux ordres. Le pont contreviendrait à une certaine sobriété de l'architecture bordelaise et il pourrait interférer violemment avec le paysage urbain historique. Mais ce dernier point doit être prouvé. Au regard de ces attributs le pont a un impact négatif. Dans notre rapport nous avons essayé de mettre en évidence le fait que... Il faudrait montrer les planches que nous avons élaborées...

Bertrand ESCOLIN :

Deux ou trois images vont défiler...

Marc DESPORTES :

Nous avons voulu montrer que depuis la Bourse, nous ne voyons pas le pont. Depuis le centre ancien, nous ne voyons pas le pont lorsque les pilonnes ont une hauteur de 77 mètres.

Bertrand ESCOLIN :

Nous commençons à voir le pont depuis les Quinconces, n'est ce pas ?

Marc DESPORTES :

Depuis la Bourse, nous ne voyons pas le pont. Le pont n'a pas d'influence sur tout le paysage urbain datant du XVIIIème siècle qui est très homogène. Accessoirement, nous avons dit que le paysage végétal de la rive droite pourrait être renforcé. Lorsque le piéton continue la promenade jusqu'aux Quinconces, il commence en effet à apercevoir les piles du pont qui sont un élément charnière. Ensuite, sur les quais des Chartrons (la photo suivante) nous voyons le pont mais nous nous retrouvons dans un paysage urbain complètement différent.

Bertrand ESCOLIN :

Nous sommes à la hauteur du hangar.

Marc DESPORTES :

Voilà. Nous sommes à la hauteur du hangar. Nous voyons les grands moulins, le piéton peut voir le pont mais nous sommes dans une autre échelle de paysage. Nous avons beaucoup insisté sur ce point. Le pont peut être amélioré en tant qu'objet technique mais je change de sujet. Le débat n'a plus rien avoir avec l'impact du pont sur le paysage.

Bertrand ESCOLIN :

Très bien. Concernant les perspectives d'avenir, Monsieur DENAT, pouvez-vous nous préciser comment vous avez lancé les travaux, il y a quelques semaines ? Je vous remercie Monsieur DESPORTES. Monsieur DENAT, le pont est un ouvrage que vous allez réaliser avec un système un peu particulier au niveau de la conception/construction. L'ouvrage est unique. Il en existe peu dans les villes. Il existe relativement peu de ponts dans les villes. Comment procédez-vous ? Puis, à l'avenir, dans les mois qui viennent, à quoi devons-nous nous attendre ? Pouvez-vous nous tracer le calendrier ? Comment le pont va progressivement émerger ? Avez-vous tenu compte des remarques du Comité et notamment, du rapport du Club ?

Alain DENAT :

Alors les ponts dans les villes sont fréquents. Effectivement, Bordeaux manque de pont et il existe moins couramment des ponts levant. La principale caractéristique à retenir est que nous parlons d'un pont urbain. Comme l'a dit Paul ANDREU ce pont est le prolongement des boulevards et surtout, le prolongement des quais. Nous avons travaillé sur ce sujet et j'y reviendrai...

Bertrand ESCOLIN :

Tout le monde ne le sait peut-être pas, il faut rappeler que l'hypothèse d'un pont fixe a été formulée mais cela supposait un pont très élevé. L'entrée du pont n'aurait pu se faire que très en amont dans Lucien Faure et de l'autre côté à 400 - 500 mètres de la mer à peu près. Cette option était à l'opposé de ce que nous souhaitions faire.

Alain DENAT :

Absolument, il fallait rester dans la ligne des quais et donc rester au même niveau.

Bertrand ESCOLIN :

Pour les cyclistes, les piétons et le tramway...

Alain DENAT :

Le chantier a commencé, vous pouvez le voir sur place. Nous avons installé les estacades.

Bertrand ESCOLIN :

Les estacades ne sont pas un élément du pont...

Alain DENAT :

Non, il s'agit de pilotis donc d'estacades pour donner le vrai nom. Elles permettent de faire rouler des engins, des grues, de les faire avancer. Aujourd'hui, le chantier se déroule pour l'essentiel au port de Bassens puisque nous y préfabriquons les embases qui seront remorquées courant juin sur le lieu du pont et échouées à l'emplacement des piles du pont.

Bertrand ESCOLIN :

Vous parlez des gros cubes de béton, vides pour l'instant. Vous les fabriquez dans la rade du port de Bassens. Elles seront ensuite tractées...

Alain DENAT :

Voilà...

Bertrand ESCOLIN :

Vous les coulez et après ? Vous les remplissez ?

Alain DENAT :

Nous les remplissons d'eau pour les immerger et ensuite nous y ajouterons du béton pour les asseoir au fond du lit. Nous monterons les pilonnes dessus. Le public verra des élévations, une grue à tour devrait être remontée d'ici quelques semaines. Puis, pour les premiers pilonnes, ils seront montés plutôt vers la fin de l'année ou au début de l'année prochaine. Le gros du travail qui se fait aujourd'hui, est à Bassens. La plus grosse embase mesure 40 mètres de long. Le remorquage sera assez spectaculaire et s'effectuera au mois de juin. Par rapport à la technique employée, l'ouvrage est exceptionnel.

Bertrand ESCOLIN :

Essentiellement préfabriqué à Bassens et ensuite remonté sur le lieu du pont. De toute façon, il n'existe pas de chantier sur flotte.

Alain DENAT :

Nous allons employer cette technique pour avoir le moins de béton possible à couler sur place, sur le plan écologique cette solution est la meilleure.

Bertrand ESCOLIN :

Très bien. Avez-vous des précisions sur ce que vous avez dû modifier ? Dans le contrat initial, le pont avait une certaine forme avec notamment, des piles avancées pour empêcher les bateaux de se cogner... Au-dessus de ces piles, des éléments ont été modifiés. Pouvez-vous entrer dans le détail ? Quel travail a été effectué sur les pilonnes, sur les embases et sur les avancées du pont ?

Alain DENAT :

Je rappelle que nous avons formé le groupement du pont levant avec l'équipe de maîtrise d'œuvre. La conception/réalisation, comme vous l'avez souligné précédemment, a été décidée en 2002. En 2005, nous avons été lauréats. Notre projet a donc débuté bien avant le classement de Bordeaux à l'Unesco. Le dessin du pont répond à une fonctionnalité. Il s'agit d'un pont levant donc cet ouvrage doit forcément répondre à une fonctionnalité. La courbe du tablier qui s'étend sur 400 mètres, est pure. En vérité, nous avons reçu les éloges de l'Unesco. Cette courbe sera vraiment mise en valeur et constitue un élément essentiel dans cet ouvrage.

Pour répondre à votre question, l'équipe de maîtrise d'œuvre avec Thomas LAVIGNE et Michel VIRLOGEUX,

Bertrand ESCOLIN :

Les architectes du pont...

Alain DENAT :

Ces personnes sont les architectes du pont. Elles ont repris le design des pilonnes pour dessiner une forme plus simple, plus contemporaine. La reprise de cette courbe a surtout permis de réduire de 10 % la hauteur des pilonnes, ce qui est considérable lorsque vous

pensez qu'il a fallu conserver des espaces pour les mécanismes, les poulies et pour tout ce qui va permettre à la travée levante de s'élever. Nous laissons un tirant d'air de 55 mètres. Le projet est considérable.

Bertrand ESCOLIN :

A l'intérieur des pylonnes, des contre pieds servent l'élévation du tablier central. Les 55 mètres, ce que vous appelez le tirant d'air, correspond à la distance entre l'eau et le sommet et permet aux voiliers et aux paquebots...

Alain DENAT :

La travée levante va s'élever et le tirant d'air est effectivement la distance entre le sommet et les plus hautes eaux parce qu'il ne faut pas oublier que le marnage est assez important sur la Garonne à Bordeaux. Voilà. Le nouveau dessin des pylonnes a aussi permis de faire un travail assez important au niveau des verrières qui existaient depuis le départ mais leur nouvelle forme contribuera à affiner la ligne des flèches.

Bertrand ESCOLIN :

La verrière est la partie haute ?

Alain DENAT :

Oui, je préfère d'ailleurs dire les flèches pour reprendre le mot employé par Charles LAVIGNE. De plus, les jeux de transparence et de lumière seront à mon sens extrêmement important de jour comme de nuit. Le tablier du pont a été ajouré avec ce qui peut ressembler à des arrêtes de poissons. Que le pont soit en position basse ou en position haute, les jeux de lumière au travers de l'ensemble du tablier, seront vraisemblablement intéressants.

Bertrand ESCOLIN :

Une question. Comment le passage du futur tramway est-il préparé ? Existe-t-il un dimensionnement particulier pour permettre le passage d'un équipement aussi lourd, pour permettre l'installation de cette infrastructure spécifique ?

Alain DENAT :

Le pont fera 45 mètres de larges ce qui est considérable. Il sera plus large que le pont de Pierre. Nous avons bien sûr souhaité faire passer le tramway ou un tram train. Il s'agit

vraiment du prolongement des quais. Les deux fois deux voies de circulation des quais vont se retrouver sur le pont avec les deux voies du tramway et à l'extérieur des pilonnes, la zone des cinq courbes qui à mon avis, prendra beaucoup de sens lorsque le travail sera achevé. Le passage des piétons et des cyclistes a été éloigné de la circulation comme sur les quais. Des places ont été réservées au pied des pilonnes pour que les passants puissent s'arrêter au milieu de la Garonne et observer la vue sur Bordeaux ou le pont d'Aquitaine. La vue sera très intéressante.

Bertrand ESCOLIN :

Merci Monsieur DENAT. Je passe maintenant la parole à Djamel KLOUCHE. Nous avons parlé pont et ouvrage, parlons maintenant quartier et zonage. Comment prenez-vous en compte le patrimoine existant dans votre travail ? Pourriez-vous nous décrire le secteur sur lequel vous allez travailler ? Comment prenez-vous en considération les contraintes patrimoniales ? Nous sommes sur la rive droite, nous reviendrons sur la rive gauche avec Nicolas MICHELIN avec qui nous aurons un débat spécifique demain. Djamel.

Djamel KLOUCHE :

Nous travaillons sur le secteur Bastide-Brazza. Ce secteur fait exactement le vis-à-vis avec le Bassin à Flot. Nous sommes de la Caserne Niel jusqu'à la limite de la commune bordelaise. Ce qui m'intéresse dans la question que vous posez aujourd'hui concerne le vis-à-vis. Nous avons une façade du XVIIIème siècle que tout le monde connaît. En face, nous avons un vaste terrain voué à l'industrie que la ville souhaite transformer en zones mixtes avec des logements, des activités et des équipements variés etc. J'ai trouvé cette problématique éminemment intéressante et stimulante. Nous avons d'un côté une façade extrêmement minéralisée et de l'autre, une rive très marquée par le végétal et par le paysage. Sur la rive droite, nous trouvons tout le parc des coteaux. Je pense que le premier des patrimoines, est ce vis-à-vis. D'un côté du fleuve, la façade minérale et de l'autre, un cordon vert qui a dessiné le *skyline* qui fait face à la rive gauche. Je vous cite des éléments géographiques mais en termes de patrimoine, nous relevons des éléments architecturaux comme les grands moulins. Nous les voyons très bien d'ici. Cet objet industriel, morceau du patrimoine architectural, fonctionne toujours. Nous nous poserons probablement un jour, la question de sa reconversion. Puis, la ville achète en ce moment la halle Soferti qui est une très belle halle en bois. Nous ne la voyons pas depuis les quais parce qu'elle est en retrait. Nous réfléchissons à une programmation. Elle fait aussi partie du patrimoine. Un autre élément nous a beaucoup intéressés. Il s'agit du faisceau ferré qui est un reste de l'industrie. Entre les rives de la Garonne et l'avenue Thiers, il existe une bande de territoire d'environ 60 - 70 mètres. Cet espace est assez considérable. Nous avons proposé d'en faire un espace public et de faire éventuellement passer le tramway. Plutôt que de faire passer le tramway sur les quais, nous le ferions passer sur cet espace, un peu en retrait. Nous pourrions ensuite envisager une urbanisation déclinante. Les questions de la densité et du nombre de logements à construire dans le futur, font que nous construirons sur ce lieu. Comment organiser la densité sur Bastide ? Par rapport à toutes les questions de préservation du paysage, de préservation du patrimoine, de préservation de la silhouette de la ville et de son horizontalité, le fait de décaler le tramway sur cette bande ferrée permettrait une densité en continuité de l'avenue Thiers. La ville doit se poser un certain nombre de questions sur le devenir de « l'arrière » de l'avenue

Thiers. L'avenue Thiers est très composée en façade mais si nous observons les îlots qui se situent à l'arrière, le long de ce faisceau ferré, ils sont plutôt faibles, très peu opposés et très peu denses.

Bertrand ESCOLIN :

La particularité de votre travail est que vous travaillez autour de l'avenue Thiers. Des îlots sont perpendiculaires à cet axe fort. Vous pourriez finalement installer de nouvelles trames de circulation, des trames de tramway pour réorganiser la circulation.

Djamel KLOUCHE :

Oui, je parlais du faisceau ferré. Il existe toute une série de bandes parallèles à la Garonne. Vous voyez par exemple le plan de synthèse qui est un plan schématique. Nous travaillons encore dessus, il n'existe pas de *master plan* ou de projets urbains bouclés. Nous apercevons les coteaux en haut, l'avenue Thiers et l'infrastructure ferrée, industrielle, le parc de l'angélique. Ce parc se construit dans le temps grâce au travail de Michel DESVIGNES. Tous ces éléments principaux structurent le paysage en vis-à-vis de la rive gauche. Parallèlement, nous avons travaillé sur les traces du territoire existant. Les transversales existent pour la plupart d'entre elles, il suffit de les retrouver. Pour des raisons de porosité du territoire, des trames seront créées. Elles donnent de la transparence. Leur réhabilitation restituera la topologie originelle des Bastides.

Bertrand ESCOLIN :

Vous êtes urbanistes et recherchez les traces du passé. Est-ce le sens de votre travail de retrouver le passé et de le faire revivre sous une forme modernisée ? En même temps, vous devez permettre une urbanisation.

Djamel KLOUCHE :

Oui, oui mais honnêtement je ne vois aucune contradiction entre la question du patrimoine et la question du développement. Accepter comme hypothèse de travail, la recherche des traces pour développer un territoire, être créatif et innovant, est très intéressant. Je ne recherche pas les traces pour rechercher les traces. Je ne suis absolument pas archéologue mais pour certains territoires, l'espace historique, les traces géographiques sont éminemment importantes pour la construction du paysage urbain. Nous nous sommes également interrogés sur la question du débouché du pont. Dans les premiers schémas que nous avons retrouvés dans les tiroirs, le pont devait se rebrancher sur les quais. Nous avons préféré étirer son débouché. Construire un pont est un acte de planification fort pour la circulation, le développement. Nous avons étiré son débouché jusqu'au faisceau ferré et nous avons décidé de boucler les boulevards. La circulation est diffusée sur le territoire. La logique circulatoire de la ville est une logique de diffusion, une logique nouvelle. Nous avons passé un cap concernant la place de la voiture en

ville. Nous ne branchons pas les boulevards sur les boulevards, les autoroutes sur les autoroutes, nous apportons des solutions plus harmonieuses, plus en prise avec toutes les questions que vous avez posées.

Bertrand ESCOLIN :

La lisière des berges de la rive droite est très décousue par rapport aux berges bâties de la rive gauche qui accueillent des navires. Nous portons ce regard. Lors d'un récent concours réunissant des urbanistes, des propositions avaient été faites pour permettre de créer une sorte d'harmonie. Le visage de la rive droite est hétérogène. Il faut bien le dire. Sans parler de pastiche de la rive gauche, admettez-vous la nécessité de recréer un paysage urbain lisible ?

Djamel KLOUCHE :

Bien, il faudra probablement. Nous avons réalisé un petit travail très simple. Nous avons observé les villes du monde entier structurées autour d'un fleuve. Si nous pouvons voir les images. Voilà. Vous voyez Rome, Shanghai - déjà citée - Budapest qui est très similaire à Bordeaux. Une plaine d'un côté, des coteaux de l'autre. Lorsque vous regardez toutes les villes qui se structurent autour d'un fleuve, le vis-à-vis est toujours très différent d'un côté et de l'autre. Par conséquent, le pastiche, oubliez ! Je n'ai jamais fait ce travail. Je construis pour la première fois une façade au bord d'un fleuve. Pour cette raison, j'ai observé les villes étrangères les plus belles. Shanghai n'est pas une référence en matière de patrimoine mais ses tours - ces objets brillants dont vous nous dites qu'elles se détruisent les unes, les autres - font aujourd'hui l'image de Shanghai.

Donc, il me semblait important de dédramatiser la situation. J'ai l'impression bien que je ne sois pas Bordelais, mon regard est extérieur, que la question de la rive droite a toujours été un drame pour les Bordelais, qu'ils ont toujours eu peur de construire sur la rive droite parce qu'elle regardait cette rive gauche sublime. Il faut dédramatiser. Nous avons eu des discussions avec le Club, les élus évidemment, les techniciens. Nous avons regardé toutes les villes. La situation n'est pas dramatique. Une rive et en face, une autre rive. Nous souhaitons créer un cordon paysager. Il est déjà prévu avec le parc de l'angélique. Nous souhaitons une densité plus en retrait, le long du faisceau ferré. Nous souhaitons travailler un *skyline* qui décline vers le fleuve. Pourquoi cette situation dramatique et lourde ? Non. Les questions que nous nous posons sont : Comment créer un quartier qui fonctionne ? Comment créer des logements nouveaux ? J'aurais plutôt posé la question : Comment habite-t-on demain la rive droite ? En revanche, souhaitons-nous avoir un front ou pas un front à la rive gauche ? Je ne suis pas certain que ce soit la vraie question. Nous devrions nous demander : Comment habitera-t-on la rive droite ? Avec quels services ? Comment réutiliser les bâtiments existants ? Que fait-on de la Halle Soferti ? Comment irons-nous chercher des collaborations avec l'avenue Thiers ? Comment élaborerons-nous une grande composition dans cette rive droite ? Comment allons-nous chercher des collaborations avec le parc des Coteaux ? Comment allons-nous chercher des collaborations avec les communes environnantes ? Comment le tramway va structurer les objets ? Comment le projet de la Caserne Niel trouvera une continuité heureuse avec les aménagements qui seront réalisés à Brazza ? Ainsi de suite...

Il existe toute une série de questions qui permettent de dédramatiser. Des questions autrement plus stimulantes se posent.

Bertrand ESCOLIN :

Alors presque une question à rebours et retorse. Si le projet du pont n'avait pas existé, auriez-vous accepté la mission ? Auriez-vous formulé votre mission de la même façon ?

Djamel KLOUCHE :

Je ne sais pas. Dans ce cas, il m'aurait été demandé de créer une zone d'activité. Dans la mesure où je ne l'ai jamais fait, j'aurais peut-être répondu que je ne sais pas le faire. Je ne sais pas.

Bertrand ESCOLIN :

Merci, je vais passer la parole à Nicolas MICHELIN. Justement, vous proposez l'inverse d'une ZAC, au Bassin à Flot. Vous proposez un plan d'aménagement d'ensemble. Il faut préciser quelle est cette nouvelle méthode de travail. Votre secteur est contraignant et en même temps plein de perspectives et les transversalités sont nombreuses. Comment travaillez-vous sur ce secteur très spécifique des Bassins à Flot ?

Nicolas MICHELIN :

Je pense que je parlerai de méthode demain au moment du débat consacré aux Bassins à Flot. J'aimerais vous parler du patrimoine et de l'intérêt de ce patrimoine pour créer un nouveau quartier. Le Bassin à Flot n'est ni le quartier des Chartrons, ni le quartier de Bacalan. Je vous parle vraiment du nouveau quartier des Bassins à Flot. Son patrimoine est difficile - un patrimoine de hangars, la base sous-marine que l'on aime beaucoup, elle est magnifique mais elle est très difficile à vivre, à aménager et à s'approprier. Dans le même temps, ce patrimoine raconte beaucoup de choses. Nous apprenons vite à aimer ce territoire. Il est fait d'une composition industrielle. Les anciennes images des Bassins sont très impressionnantes. Ces énormes vaisseaux marins qui circulaient dans ces rades, qui passaient les écluses. Nous avons un patrimoine fait de rails, de manutention, dans un état presque totalement endormi et qu'il faut métamorphoser. Pour créer un nouveau quartier, il faut respecter la typologie du hangar dans ce qu'elle a d'intéressant. Il faut parler de hangar. Habiter des lofts fut notre inspiration. Il faut garder les silos qui ne servent plus à rien mais qui donnent un signal, un repère dans la ville. Les grues, les silos sont des éléments verticaux qui composent avec ce grand vide. Nous avons un kilomètre et demi d'eau en plein cœur de ce que j'appelle le centre. Nous ne sommes peut-être pas dans l'hyper centre mais dans le centre du bassin. La verticalité à cet endroit peut se révéler intéressante si elle s'apparente à une aiguille. Il ne s'agit pas de refaire des tours mais de penser signal, éléments fins, élégants, élancés venant ponctuer des éléments horizontaux.

Bertrand ESCOLIN :

Les Hollandais défendent beaucoup cette idée.

Nicolas MICHELIN :

Oui, les Hollandais le font d'une autre façon.

Bertrand ESCOLIN :

D'une autre façon.

Nicolas MICHELIN :

Il ne faut pas retirer ce qui appartient au territoire des bassins. La chose extraordinaire avec ce pont est qu'il se pose sur les quais. Personnellement, je ne pourrais pas penser au projet que je réalise de la même façon, sans le pont. Ma réponse est très claire. Lorsque le pont sera construit, il deviendra une évidence. Nous tournerons à droite ou à gauche. Le carrefour Lucien Faure se prolongera grâce au pont. Nous pourrons aller jusqu'à Brazza. Le pont est pour nous, vital. Il va redonner un sens, une centralité à ce quartier perçu comme une coupure et comme une zone délaissée. Nous serons en centre ville à cet endroit grâce au pont et à ce prolongement naturel de l'avenue Lucien Faure. Cette avenue deviendra un boulevard apaisé. Certes les voitures passeront parce qu'elles ne vont pas disparaître du centre ville demain mais elles seront moins polluantes, moins bruyantes, plus petites. Les voitures seront toujours présentes mais le boulevard sera totalement planté, apaisé avec le tram train au beau milieu et une succession d'immeubles qui répondront à ce patrimoine que nous allons conserver. Les immeubles auront une morphologie tout à fait sur-mesure (le mot morphologie est peut-être un peu compliqué). Le pont fera ainsi parti du patrimoine et je pense que tous ces aménagements vont ressouder le quartier. Le quartier des Bassins à Flot ne sera ni l'extension des Chartrons, ni l'extension des Bacalans. Ce nouveau quartier créera du lien. Il se démarquera par cette eau apaisée en opposition à l'eau dangereuse de la Garonne. Nous imaginons un habitat flottant, des péniches d'opéra, des choses comme ça... De la même manière que les gens se promènent aujourd'hui sur les quais, ils pourront se promener le long de la plaque portuaire, du port d'hivernage et du port des bassins. Ensuite, ils pourront traverser le pont pour aller jusqu'à Brazza. Je pense que ce projet est totalement enthousiasmant et le pont en est un élément essentiel.

Bertrand ESCOLIN :

Un élément patrimonial fort... La caractéristique de votre travail que vous nous explicitez demain, est de ne plus considérer les boulevards comme des ruptures avec une face sud et une face nord mais comme des trames qui redonnent du sens et du lien. Le passage des vélos, des piétons etc. sera permis. Ce boulevard représente pour l'instant une césure entre deux quartiers et deux modes de vie mais après les réaménagements, les gens pourront le traverser aisément.

Nicolas MICHELIN :

Oui, mais par rapport à notre trame d'articulation du bâti, ce boulevard est perpendiculaire au bassin. Il est parallèle à la Garonne. Pourquoi construisons-nous perpendiculairement ? Parce que si nous construisons des immeubles parallèles au Bassin, certes les habitants qui logeront dans l'immeuble profiteront de la vue magnifique mais cela ne concernera qu'un très petit nombre d'individus. Les habitants qui se trouveront derrière n'auront plus la vue sur les bassins. En construisant tous les immeubles perpendiculairement, nous créons un centre qui permet aux gens des Chartrons de venir jusqu'aux quais sans rencontrer d'obstacle ou de rupture. Les personnes qui habitent Bacalan, un quartier où les impasses sont nombreuses, pourront également venir jusqu'aux quais sans problème. Pour résumer, il faut construire perpendiculairement et accéder aux quais. Cette idée de partage de l'espace autour de ces centres de constructibilité avec de temps en temps des aiguilles en hauteur et la plupart du temps, avec des bâtiments sur-mesure, est innovante. Cette architecture contemporaine s'inspire du génie du lieu des bassins. Lorsque le projet sera achevé et que nous l'observerons avec des yeux neufs, nous nous apercevrons du génie du lieu extraordinaire. Ce génie du lieu constituera la trame de ce nouveau quartier.

Bertrand ESCOLIN :

Merci, merci beaucoup Nicolas MICHELIN, nous reviendrons plus longuement sur ces aspects demain. Dernier intervenant, Michel MOGA. Vous représentez les architectes locaux dont vous présidez l'ordre. Comment vos confrères et vous-même travaillez dans Bordeaux à aborder ces questions du patrimoine et de la modernité ? Sur les quais, nous repérons des éléments de modernité avec le fameux hôtel que nous citons tel l'arbre qui cache la forêt. La modernité passe-t-elle par un travail des architectes sur le patrimoine local ? Comment abordez-vous cette question ?

Michel MOGA :

La modernité doit bien sûr dans tous nos projets, être au cœur de nos préoccupations. J'ai la chance de faire parti du Club Unesco, du Comité Local Unesco Bordeaux. Nous donnons un éclairage sur la conservation et la valeur universelle du bien. Le Club rassemble des personnes qui n'ont aucun pouvoir politique. Nous avons un pouvoir et un devoir de conseil et de réflexion. Comment conserver le bien ? Comment ne pas le trahir ? Le pont a été un déclencheur. A partir du moment où nous avons décidé de construire le pont, nous avons assisté à un début de conflit et d'incompréhension avec l'Unesco. La ville a donc décidé de mettre en place ce groupe de travail. Ce groupe comporte environ vingt personnes très

différentes (des architectes, des urbanistes, des historiens de l'art, des historiens de l'époque médiévale et une avocate qui est présente dans la salle). Ce travail est très collégial et convivial et nous a amené à prendre conscience de ce patrimoine. Pour autant, nous avons compris que nous ne pouvions pas renier le travail d'architecture et de projets, nous y sommes très attachés. Par ailleurs, nous lançons au niveau de l'ordre des architectes, des groupes de réflexion et des conférences. Nous avons des contacts avec Nicolas MICHELIN, Philippe COURTOIS pour Bordeaux Euratlantique, etc. Nous expliquons aux confrères, les règles du jeu dans des grands périmètres de l'agglomération classés au patrimoine mondial. Il faut adhérer aux grands projets et montrer que nous existons, que nous voulons prendre une part active à cette dynamique. Il existe pléthore d'architectes talentueux à Bordeaux mais cela n'empêche pas les gens de l'extérieur de s'impliquer à nos côtés. A Bordeaux, nous avons du travail pour les dix à quinze années à venir. Tout le monde peut prendre part aux projets ambitieux que nous projetons de réaliser. Puis, je voudrais ajouter que ce Club de l'Unesco nous oblige à l'excellence. Il doit nous tirer vers le haut, nous apprendre à justifier nos projets, à les travailler dans le contexte existant. Nous devons garder notre imagination, innover dans ce tissu bordelais très prégnant. Le matériau de la pierre et la Garonne sont des éléments importants. Nous devons rechercher l'excellence et ne pas nous laisser aller. Nous devons être performants, sentir le lieu, ce qui s'y passe et y participer activement.

Bertrand ESCOLIN :

Paul ANDREU, vous souhaitez intervenir.

Paul ANDREU :

Je voudrais ajouter un mot et répéter les propos de Djamel. Il n'existe pas de césure entre la conservation et la création. Cela n'est pas vrai. Le regard que nous portons sur les objets du passé et sur le patrimoine ne cesse tout simplement pas de changer. Nous le voyons bien au cours des siècles. Nous ne voyons pas toujours les choses de la même manière. Les choses sont les mêmes mais notre regard et notre compréhension évoluent. D'autre part, le respect est une vertu. Respecter est l'urbanité même. Nous respectons la personne qui se trouve en face de nous, nous respectons ses opinions, ce qu'elle est, ses caractéristiques mais cela ne signifie pas que nous devenons impuissants. Je trouve formidable de respecter ses parents mais je trouve idiot de leur obéir à quarante ans.

Bertrand ESCOLIN :

Merci, nous allons maintenant aborder les questions du public. Je fais faire intervenir les élus qui sont avec nous, Jean TOUZEAU, Alain JUPPE et Vincent FELTESSE mais je crois qu'une personne souhaitait poser une question ?

Rémi CAMBAU :

Oui, une question de l'ambassadeur de l'Unesco.

Adjoint à l'ambassadeur des Emirats arabes unis :

Je remercie la ville de Bordeaux de nous avoir invités. Ce débat est vraiment nourri d'idées et tourné vers l'avenir même si le centre d'intérêt est le passé et la sauvegarde de la mémoire de la ville de Bordeaux. Je veux me présenter rapidement. Je suis l'adjoint à l'ambassadeur des Emirats arabes unis, le délégué permanent auprès de l'Unesco. Je suis très heureux de participer à ce débat. Ma question est la suivante. J'ai bien écouté les diverses interventions qui ont été faites par d'éminents spécialistes mais je n'ai pas eu de réponse à la question comment adapter la mémoire du passé à la force de l'avenir. Dans toutes les parties du monde, le développement se produit naturellement au niveau des villes, des communes, des collectivités. Comment Bordeaux, les responsables ou les décideurs au niveau du tissu urbain et de la planification, entendent-ils organiser un mariage heureux entre la mémoire du passé et la poussée des défis de l'avenir ? Merci.

Bertrand ESCOLIN :

Bien comme la question est complexe, nous allons passer la parole aux élus. Ils sont présents pour vous répondre. Qui souhaite intervenir parmi les trois maires ? Monsieur JUPPE.

Alain JUPPE :

Merci Monsieur l'ambassadeur de votre témoignage et de votre présence, de vous-même et de vos collègues, ici à Bordeaux. Je serais tenté de répondre à votre question en disant tout simplement : continuons d'être ce que nous sommes. Cette question de la conciliation du passé et de l'avenir a 2 000 ans. Elle existe depuis que Bordeaux est apparu à la surface du sol girondin et nous l'avons bien résolue. La ville s'est créée au fil des siècles et au fil des âges avec des destructions. Je voudrais tout de même signaler que cette magnifique façade du XVIIIème siècle qui vous met en admiration permanente, à l'état de bonheur, n'existerait pas si la ville médiévale n'avait pas été détruite. Une ville vit avec des choses qui apparaissent et des choses qui disparaissent. Je crois que Paul ANDREU a répondu à votre question. Le seul guide est le respect. Je crois qu'il faut éviter l'intégrisme dans les deux sens - tout casser (des villes cassent tout) ou tout conserver et muséifier. Entre les deux, nous avons le cas d'espèce. Que peut-on faire évoluer dans le respect, je le répète, de ce qui existe ? Que peut-on conserver comme philosophie, comme bonheur de vivre, comme art de vivre dans la ville ? Je suis frappé que l'on puisse le faire à la grande échelle et aussi à la petite échelle. J'étais hier soir, au 308. Voilà un exemple je crois assez significatif de la manière dont on peut concilier l'existant et le futur. Je ne sais pas de quelle époque date ce bâtiment, début du XIXe XXe, pardon... des années 1930. Bien. Un local était affecté à la poste et a été conservé. Sa façade est la même et à l'intérieur nous découvrons un lieu d'une étonnante modernité parce qu'il a été aménagé comme tel. A l'intérieur d'une peau qui ne change pas, nous pouvons faire des choses modernes. Toutefois, nous pouvons aussi faire évoluer un peu la peau comme nous l'avons fait - vous l'avez vu - sur les quais. Je crois qu'il n'existe pas de réponse très

définitive à votre question. Simplement, la force de la vie inspirée par le respect et par l'art de vivre peut permettre de trouver un nouvel équilibre.

Bertrand ESCOLIN :

Puisque le micro est vers les élus, Monsieur TOUZEAU pouvez-vous en tant que maire de Lormont nous dire ce que vous attendez de cette transformation. Comment allez-vous la préparer parce que le pont va modifier beaucoup de choses, notamment dans votre commune ?

Jean TOUZEAU :

Oui, je crois qu'à travers ce qui vient d'être développé, nous voyons bien la mutation profonde du territoire de la rive droite. Je pense que ce qui va être l'élément nouveau avec cet ouvrage que pour ma part j'ai porté - il est ainsi des instances où les élus sont appelés à prendre des décisions après mûre réflexion - est le regard nouveau qui sera porté sur la rive droite. A chaque fois que l'homme a porté un regard de transformation sur cette rive droite, les débats ont été passionnés et les positions toujours très marquées. Ce nouveau regard me semble-t-il est l'élément extrêmement important. Songeons à cette coupure rive droite, rive gauche qui était et qui est toujours une réalité.

Deuxième élément fort, je pense que nous les élus, sommes placés devant un devoir de réussite sur la dimension qualitative. Nous avons à partir d'aujourd'hui, ce chemin à parcourir. Nous devons réussir à respecter et à valoriser le patrimoine, réussir nos choix architecturaux. Ces derniers doivent s'insérer avec respect dans le paysage. Nous devons réussir la modernité reliée avec cette dimension patrimoniale. Je crois que la dimension humaine est la chose la plus importante et cela est apparu plusieurs fois dans notre débat. Nous sommes sur des territoires que nous transformons parce que nous souhaitons qu'ils aient de la fonctionnalité, qu'ils répondent aux besoins de nos administrés, des habitants. Pour ma part, je pense qu'opter pour des projets de développement sur ce territoire de la rive droite, revient très concrètement à s'opposer à l'étalement urbain. Nous devons anticiper puisque dans les années qui viennent 30 000 nouveaux habitants s'ajouteront aux 25 000 déjà présents. Ainsi, sur ce secteur de la rive droite, il existe une volonté forte de travailler sur ces projets pour les hommes, pour les familles, pour les femmes d'aujourd'hui et de demain. Nous avons un devoir de réussite en matière de logement, d'économie, d'emploi. Il ne suffit pas de porter un regard sur le passé, il faut aussi vivre sur ces territoires. Il faut également respecter la dimension environnementale qui est indiscutablement une force autour de la Garonne. Nous bénéficions d'un écrin de verdure et nous percevons bien comment les architectes, les urbanistes prennent appui sur ces formidables atouts.

Une remarque également, je pense qu'avec ce pont nous sommes au cœur de la métropole. Vincent FELTESSE et souvent d'autres évoquent le projet métropolitain. Il s'agit de réussir le cœur du projet métropolitain en reliant ainsi ces deux rives. Sur la rive droite, nous voyons bien et certains insistent sur ce point, combien nos projets doivent être reliés. Les villes sont au cœur du renouvellement urbain, elles portent un certains nombres de projets d'agglomération. Je pense au spectacle Aréna, aux Cascades de Garonne sur le thème de l'eau

et du bien-être. Ainsi, les projets en cours sont de véritables projets d'agglomération. Le défi à relever est de faire que la rive droite soit reliée aux plaines de la Garonne, aux coteaux et au plateau. Sur le plateau, on dénombre tout de même quelques milliers d'habitants qui attendent avec impatience la possibilité de vivre ce lien. Voilà ce que je voulais ajouter.

Bertrand ESCOLIN :

Merci beaucoup à vous Monsieur TOUZEAU. Nous allons passer la parole à votre voisin de droite si je puis dire. Vincent FELTESSE va prendre le micro. Bien que plus récemment arrivé dans l'agglomération, vous avez porté à bras le corps un certain nombre de dossiers lancés par la CUB qui était d'ailleurs présidée à l'époque, par votre voisin de gauche, Alain Juppé. Plus sérieusement, je crois qu'en tant que maître d'ouvrage pour la CUB vous pouvez nous expliquer les enjeux de la construction de ce pont. Quel est l'enjeu de ce pont par rapport à l'agglomération bordelaise que vous présidez ?

Vincent FELTESSE :

Je me permettrai justement de ne pas répondre à votre question. Je vais répondre à la question de Monsieur l'ambassadeur. Je trouve qu'autour de ce pont, il existe paradoxalement, une assez belle histoire. La création de ce pont a été décidée suite à des débats importants. Finalement, ce pont impulse une dynamique assez symbolique et fonctionnelle. Relier la rive droite à la rive gauche après les décisions qui avaient été prises au sujet du tramway est positif. Il fallait faire en sorte que le boulevard soit bouclé comme l'a dit Paul ANDREU. Depuis quelques années, ce pont a fait beaucoup parler et continue à faire beaucoup parler. Denis TEISSEIRE qui est à ma droite, est l'un des principaux opposants au franchissement...

Bertrand ESCOLIN :

Nous lui passerons la parole.

Vincent FELTESSE :

Ce pont nous a obligés à continuer de faire la ville. Avant, nous avions un Bordeaux morcelé avec presque une ségrégation spatiale, Bacalan d'un côté, avec une tradition populaire et les Chartrons de l'autre, pas du tout populaire. La rive droite a une tradition industrielle. La rive gauche avec sa très belle façade du XVIIIème siècle, devait rester intacte. Il ne fallait surtout pas y toucher. Le reste pouvait être facilement rasé et détruit. Cet état d'esprit a longtemps prévalu. A présent, les projets d'aménagement sont plus progressistes : les Bassins à Flot revisités par Nicolas MICHELIN, le travail sur une partie de la plaine de la rive droite fait par Djamel KLOUCHE, le travail sur la Caserne Niel de l'architecte hollandais Winy MAAS qui va s'emparer de ce lieu. Avec la mairie de Bordeaux et la CUB nous tentons de faire en sorte que les traces du passé et l'histoire industrielle et populaire demeurent. Cette jonction entre les différents quartiers de la ville doit se faire. Nous souhaitons une continuité douce entre les quartiers riches, les nouveaux quartiers et les coteaux. Nous avons inauguré il y a quelques jours, le parc du Cypressat à Cenon mais il existe aussi le parc de l'Ermitage à Lormont...Ce

pont imposant et assez coûteux est important pour sa logique fonctionnelle. Il va faire basculer les choses et faire en sorte que la métropole douce, que l'on appelle de nos vœux, se concrétise.

Bertrand ESCOLIN :

Merci alors puisque nous sommes à l'Agora, nous allons donner la parole à la salle plus largement. Nous allons commencer tout de suite par Monsieur TEISSEIRE qui est à votre droite. Vous représentez l'association France CUB. Pour ceux qui ne le savent pas, cette association a porté le flambeau de l'opposition. Vous pouvez rester assis, nous vous entendrons tout aussi bien, je vous remercie. Sans vouloir refaire tout le débat, France CUB fut à une époque pour le tunnel, puis à une autre époque, contre le pont, puis pour le pont etc. Il y a plus de dix ans, une autre option sur les Quinconces a suscité votre opposition mais je ne veux pas revenir sur le passé. La question que j'adresse au citoyen que vous êtes, vous avez entendu les urbanistes, les élus, vous habitez ici, est la suivante : ne vous dites-vous pas que le pont représente finalement une opportunité ? Nous allons revenir sur vos oppositions, vous allez les résumer en quelques minutes. Ma deuxième question puisque la première est pourquoi vous vous opposez au pont, ne pensez-vous pas que ce pont peut s'avérer une opportunité ?

Denis TEISSEIRE :

Je précise que je ne suis que le porte parole d'un collectif associatif qui réunit 15 associations. France CUB n'est que l'une d'entre elles. Il est intéressant de constater que sur un dossier comme celui-ci, de très nombreuses associations se sont mobilisées au fil des années contre ce projet. Pour autant, il ne leur a jamais été donné la parole et il ne leur a jamais été possible d'organiser le moindre débat sur la véritable alternative. Finalement, j'entends ce qui a été dit ce soir. Vous dites que le dossier est bouclé, vous l'avez dit tout à l'heure, ce n'est pas certain.

Bertrand ESCOLIN :

Un jugement sera rendu en appel lundi, je crois.

Denis TEISSEIRE :

Oui, non mais pas seulement. Ce projet reste tout de même suspendu à la décision que prendra le Comité permanent du patrimoine mondial à Brasilia fin juillet, début août. Il faut se rappeler que le Comité a condamné le projet du pont levant à Québec en 2008. Il a considéré et ce sont ses propres mots qu'il s'agissait d'une solution inadaptée ayant un impact important sur la valeur universelle exceptionnelle et de l'intégrité du bien.

Bertrand ESCOLIN :

Vous avez vu que des missions ont eu lieu entre temps, des rapports, des adaptations... Nous venons de vous les présenter. Ces ajustements essaient de prendre en compte toutes ces remarques et notamment cette interrogation de l'Unesco...

Denis TEISSEIRE :

Oui mais finalement le projet reste quasiment inchangé. Les piles ont simplement été réduites. De 88 mètres elles vont mesurer 81 mètres, quelques placettes ont été aménagées en bas et c'est pratiquement tout.

Bertrand ESCOLIN :

Cela n'est pas rien !

Denis TEISSEIRE :

La communauté urbaine le dit elle-même dans un document qu'elle a distribué dans toutes les boîtes aux lettres par l'intermédiaire du *Journal Sud Ouest*. Pour être précis, il s'agissait d'un supplément au *Journal Sud Ouest* : « le pont a des dimensions époustouflantes ». 80 mètres de haut, cela représente quatre fois la hauteur des immeubles qui longent aujourd'hui les quais. La question se pose et va se poser au patrimoine mondial. J'aurais aimé des explications sur ce point. Le problème est celui de l'atteinte de ce projet à la valeur universelle exceptionnelle du bien. Cette atteinte doit être appréciée à deux niveaux. Un des attributs - tel est le mot qui a été employé - de cette valeur universelle exceptionnelle du bien, est l'unité urbaine stylistique et architecturale. Or, nous le voyons bien, nous sommes dans le cœur historique de Bordeaux, le quartier des Chartrons qui depuis le XVI^{ème} siècle a été à l'origine de tout ce commerce, a été ce port qui a fait la prospérité de Bordeaux...

Bertrand ESCOLIN :

Excusez-moi, nous entendons bien Monsieur TEISSEIRE. Selon vous, l'unité n'est autre que la rive gauche mais vous avez aussi entendu ce que vient de dire de tout à fait intéressant, Nicolas MICHELIN. En se projetant dans l'avenir, nous allons recréer l'unité de la rive droite c'est-à-dire que nous allons recréer un lien. Vous ne pouvez pas nier les volumétries de la rive droite, les entrepôts, Soferti, les halles, les moulins etc. Dans une agglomération qui se développe, le pont n'a-t-il vraiment aucune place pour vous ? Est-il vraiment insensé, pour vous, de construire un pont à cet endroit ?

Denis TEISSEIRE :

Je vous remercie de m'amener à exprimer cette précision. Lors des débats de 1997, à Bordeaux, la question était de savoir si nous devons construire un pont au niveau des

Quinconces. D'autres personnes proposaient un pont au niveau du cours du Médoc. France CUB a été la seule association à s'opposer à ces projets et à proposer l'emplacement d'un franchissement au niveau des Bassins à Flot. Donc si vous voulez, si ce franchissement se réalise aujourd'hui à cet endroit, nous y sommes pour quelque chose. La question légitime aujourd'hui concerne la nature de ce franchissement. Tout ce qui a été dit ici, je l'ai parfaitement entendu et justifie un franchissement. Comme je vous l'ai dit, nous avons été les premiers à promouvoir ce franchissement. La question fondamentale qui va être posée à l'Unesco fin juillet - début août porte sur la nature de ce franchissement. Accepteront-ils un pont levant tandis qu'ils l'ont déjà condamné ? Ce pont porte atteinte à la valeur universelle du bien et notamment à l'un de ses attributs à savoir, l'unité architecturale. Il porte aussi atteinte au second attribut de cette valeur universelle exceptionnelle qui est le port. Nous savons très bien que ce pont va constituer un véritable obstacle à la venue des navires – je te redonnerai la parole si tu veux après –, il faut quand même que nous ayons pour une fois, un débat public. Il faut dire les choses.

[Protestations]

Du public :

Nous ne débattons pas pour la première fois !

Denis TEISSEIRE :

Il faut dire les choses vraiment. Ce port qui était ouvert 100 % du temps sera fermé 99 % du temps. Ce port restera fermé pour toute la navigation de plaisance, pour toute la navigation fluviale. Il n'est prévu qu'il soit ouvert que pour les bateaux de croisière. Encore faudra-t-il qu'ils souhaitent franchir la zone ! A Rouen où un port leur a été réservé, les bateaux ne le passent pas. C'est ce que je veux dire.

Bertrand ESCOLIN :

Vous êtes mal renseigné, je pense. Si, si, tout à fait. Merci pour votre témoignage. Je pense que nous n'allons pas non plus mobiliser trop longtemps cet ensemble de diatribe. Premièrement, il me semble que via la presse, vous avez un accès plus que large à ce que vous appelez le débat et le dialogue. Je vous rappelle simplement que le débat consiste à écouter l'autre et à aussi prendre en considération ce qui a été fait par l'ensemble des gens qui ont travaillé sur ce sujet. Quand nous parlons d'unité patrimoniale, je m'excuse mais j'ai l'impression en tant que simple auditeur, que vous confondez patrimoine et rive gauche. Pour vous, patrimoine égal rive gauche, patrimoine égal l'ensemble du fleuve. Au titre de ce qui nous a été dit, nous ne voyons pas dans quelle mesure cet instrument de transformation de la ville qui est le pont, pourrait heurter cette opposition entre la rive droite et la rive gauche. Vous avez d'un côté une rive XVIIIème siècle effectivement classée et de l'autre, un autre espace. Vous vous cristallisez sur la rive gauche. Nous n'allons pas y revenir, juste une dernière question. Vous êtes d'accord avec le franchissement mais le tunnel est deux fois plus

cher et ce problème concerne davantage les maîtres d'ouvrage. Pouvez-vous repasser la parole aux élus, s'ils sont encore présents puis à Paul ANDREU ?

Denis TEISSEIRE :

Je voudrais juste dire une chose.

Bertrand ESCOLIN :

Allez-y.

Denis TEISSEIRE :

Parce que vous avez dit quelque chose qui est inexact. Aujourd'hui le coût du pont depuis 2000 a été multiplié par trois et...

Bertrand ESCOLIN :

C'est normal, tout a été multiplié par trois depuis 2000.

Denis TEISSEIRE :

Je comprends bien mais aujourd'hui le prix d'un tunnel plus petit serait à peu près le même et de toute façon il ne faut pas oublier que c'est un bien du patrimoine mondial. Là est la question aujourd'hui. Les atteintes à ce bien du patrimoine mondial sont en cause.

Paul ANDREU :

Est-ce que je peux dire quelque chose ? Je trouve que nous sommes dans une discussion passionnée et si nous ne discutons pas de manière passionnée de ces sujets, alors comment allons-nous faire ? Il faut discuter de manière passionnée, vous le faites, je le fais, nous le faisons mais il ne faut pas prendre les gens de l'Unesco en otage.

[Applaudissements]

Paul ANDREU :

Ils ont leurs décisions à prendre. Ils les prendront. Nous leur exprimons des opinions, vous, moi, d'autres. Nous leur disons, voilà nos sensibilités, nos opinions. Ils nous écoutent. Ils se décideront. Les conséquences seront ce qu'elles seront. Nous sommes dans un système complètement ouvert et libre. Après, ce que je peux vous dire. Je comprends tout ce que vous dites mais en même temps le bien, regardons le ensemble. Vous le regardez d'une manière, nous peut-être d'une autre. Ne pourrions-nous pas converger sur une certaine vue ? Parce que vous dites que le pont détruit ce bien, si c'est bien l'opinion que vous exprimez. D'un autre côté, nous vous donnons effectivement mille raisons... la continuité de la circulation des boulevards, cette continuité de la circulation des quais. Imaginez ce que serait un tunnel avec des sorties à 400 mètres de là, des circulations d'échangeur. Je vous dis cela avec la même passion que celle que vous employez. Encore une fois, je trouve votre passion bonne mais j'ai vu un certain nombre de projets. Un tunnel est une horreur pour la circulation. Oui, les piles bien sûr mais par rapport à un tunnel... Je ne vous parle pas du prix, je ne vous parle pas de la difficulté d'aller construire écologique ou pas, parce que je dirai que cet argument est un peu faux par rapport au débat que nous avons. Le fait d'avoir quelque chose qui débouche fatalement beaucoup plus loin et dans lequel il faudra aller par des circonvolutions, je vous assure que ce n'est pas bien.

Bertrand ESCOLIN :

Merci Paul ANDREU, Vincent.

Vincent FELTESSE :

Juste avant que Denis fasse des précisions, des précisions, des précisions, je reviens en arrière sur trois choses très précises, justement par rapport à ce qu'a dit Denis. Nous ne pouvons pas dire que le prix a été multiplié par trois depuis 2000. Je ne sais pas où vit Bertrand ESCOLIN mais dans le monde dans lequel je vis, tout ne démarre pas depuis 2000. Compte tenu du contrat qui a été passé, on note des évolutions par rapport au coût des matériaux et ainsi de suite mais aucun dérapage ne s'est produit puisque le groupement d'entreprises prend toutes les responsabilités. C'est la première chose.

Deuxième chose, nous ne pouvons pas dire qu'un petit tunnel aurait suffi. Nous avons là le maire de la rive droite, un autre maire de la rive gauche. Vous bouclez en transport collectif, en site propre l'agglomération bordelaise. Pour qu'un tramway ou un tram train passe par un tunnel, nous ne pouvons pas faire un petit tunnel.

Dernière chose, nous ne pouvons pas non plus dire que les bateaux ne vont pas passer parce que les bateaux les plus bas, passent. La hauteur est suffisante. Pour les bateaux les plus hauts, de quelques centaines de mètres de larges, je t'ai invité l'autre fois, tu n'as pas pu venir vérifier le travail de la capitainerie. Elle mène des essais concluants.

Après, nous pouvons discuter du bien universel et ainsi de suite. Il s'agit du travail de l'Unesco, je ne rentrerai pas dans ce débat. Mais sur trois choses précises, transport collectif,

prix et bateaux, tu ne peux pas dire ce que tu as dit et sur ce, je vais aller dîner avec mes copains.

Bertrand ESCOLIN :

Merci, Monsieur non je voudrais passer la parole. Excusez-moi, je voudrais passer la parole à une ou deux personnes qui ne se sont pas exprimées et qui ne sont pas forcément représentantes, qui sont derrière vous.

Denis TEISSEIRE :

Tout à fait, juste un mot.

Bertrand ESCOLIN :

Pouvez-vous faire passer le micro ? Deux ou trois personnes voudraient également s'exprimer.

Denis TEISSEIRE :

Juste un mot. Je ne suis pas d'accord avec les affirmations de Vincent.

Bertrand ESCOLIN :

C'est un débat dans le débat. Nous sommes d'accord. Nous avons bien compris que personne n'est d'accord sur ce sujet là.

Du public :

Oui, bonjour. Je voulais signaler que Denis TEISSEIRE a été le premier à demander un pont levant à l'endroit de la rue Lucien Faure lorsque les élus proposaient un tunnel, justement au même endroit. J'ai un peu l'impression que Denis TEISSEIRE s'inscrit dans une démarche d'opposition systématique et que dès lors, sa parole vaut bien peu. Ensuite, sur l'unité stylistique de Bordeaux. Le pont porterait atteinte au patrimoine. J'ai un peu l'impression que nous passons à côté. Nous restons sur la rive droite, nous regardons la rive gauche, nous voyons tous ces quais et cet alignement mais nous ne rentrons pas à l'intérieur et notamment vers Mériadec et le grand parc qui sont aussi classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Quel est le lien stylistique et quel est la continuité stylistique entre Mériadec, le grand parc et la façade des quais ? J'ai du mal à voir. Ensuite, nous construisons aujourd'hui le patrimoine de demain et j'ai l'impression que si Denis TEISSEIRE avait existé sous les Intendants, sans

doute nous ne profiterions pas aujourd'hui de la façade des quais comme l'a indiqué Alain JUPPE. La construction de cette façade a nécessité que des quartiers entiers du Bordeaux médiéval soient rasés.

Bertrand ESCOLIN :

Merci de votre témoignage. Il faut que nous concluions, nous sommes un petit peu bousculés. Je voulais juste passer la parole à Nicolas MICHELIN à propos de ce que Paul ANDREU, évoquait de façon très juste – je trouve – sur la passion. Je crois que Nicolas MICHELIN, est quelqu'un qui travaille beaucoup, notamment dans d'autres villes. Mériadeuc fait parti du patrimoine. Le patrimoine comprend forcément le bâti du XVIIIème siècle mais pour un urbaniste, le patrimoine est tout ce qui existe. Quand vous travaillez sur les silos, sur la base sous-marine, sur l'existant, vous intégrez ce patrimoine pour en faire l'avenir...

Nicolas MICHELIN :

Grâce au pont, j'ai l'impression que nous allons aussi pouvoir sauver le bien. Peut-être est-il un peu exagéré de dire cela mais supposez la ville de 2030 sans ce pont. Très honnêtement, nous sommes urbanistes, nous travaillons sur de nombreuses villes connaissant des problèmes de circulation, de patrimoine etc. Le pont est une absolue nécessité. Traverser la Garonne à pied et non pas dans un tunnel, me paraît tout de même plus plaisant. Personnellement, je préfère la traverser par-dessus. Ce lien piétons - vélos entre Braza et son patrimoine et les Bassins à Flot qui vont être le patrimoine de demain. Les hangars, les silos, les grues, n'étaient pas forcément considérés comme faisant parti du patrimoine, il y a quelques années. Nous ne pensions pas que ces éléments seraient inclus dans le patrimoine et aujourd'hui nous le disons. Nous avons raison de le dire. Nous revisitons notre mémoire. Je suis aussi très intéressé par la vue que nous aurons depuis le pont. Lorsque nous sommes au niveau des Bassins à Flot, au centre ville de Bordeaux, nous avons une vue magnifique sur le nord et les Aubiers. Cela fait parti de notre territoire. Nous ne pouvons pas nous limiter à la façade des quais qui devient à cet endroit beaucoup plus fragile et compliquée. Toutes les petites maisons bacalanaises doivent être conservées, n'en déplaise aux promoteurs. Si nous les retirons, nous ne savons pas ce que nous aurons à la place. En revanche, nous pouvons les réaménager. Tout ceci est assez compliqué. Simplifier l'histoire... les flèches sont trop hautes, mais trop hautes par rapport à quoi ? Excusez-moi mais par rapport à une grue ? Quelle est la notion ? Lorsque nous serons à l'extérieur sur les coteaux par exemple, nous apercevrons ce pont mais à d'autres endroits nous ne le verrons plus. Vous l'avez montré tout à l'heure. La ville se fait avec tous ces contrastes.

Bertrand ESCOLIN :

Merci, les débats se font et se défont. Merci à tous pour vos interventions. Merci au public pour sa patience et puis nous aurons d'autres débats demain. Merci à vous.